

Importance Of Marina Management and Organization For Livable Coastal Cities

Yaşanabilir Kıyı Kentleri İçin Marinaların Yönetim ve Organizasyonunun Önemi

Yrd.Doç.Dr. Aziz MUSLU

Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi
azizmuslu@gmail.com

ÖZ:

Günümüzde işletmelerin artan sosyal sorumlulukları bulunmaktadır. Deniz turizmi tesisi işletmelerinden en önemlilerinden biri olan Marina işletmelerinin sosyal sorumlulukları diğer bütün ticari işletmelerden daha fazladır. Kıyı kentlerinin yaşam kalitesinde marina işletmeleri temel belirleyicilerdendir. Marinalar sadece rekreasyonel faaliyetlerin yapıldığı tekne bağlanan merkezler değildir. Tekne sahiplerinin sosyalleşme alanı olmasının ötesinde buldukları kente sosyal ve kültürel hizmetler sunmalıdır. Kıyı şeridinin tüm toplumun olmasının yasal dayanağı kıyı kanunudur. Kıyıları tüm vatandaşların ortak malıdır. Kıyıların marina işletmelerine tahsis edilmesi toplumun çıkar ve faydası gözetilerek yapılmaktadır. Marina yerlerinin tespitinde bölge insanın kararları ayrıca önemlidir. Marina işletmesi faaliyetlerine başladıktan sonra buldukları bölgeye katkı sağlamaktadır. Yat işletmeleri, tedarikçiler, restoranlar, konaklama işletmeleri gibi birçok iş kolu için dışsal ekonomi yaratarak bölge kalkınmasına katkı sunmaktadır. Marina işletmeleri kendi bünyesindeki hizmetleri organize ederken bölge halkının istek ve taleplerini göz önünde bulundurmalıdır. Bölgenin cazibe merkezi haline dönüşmesini sağlayacak kültürel ve sosyal faaliyetleri bünyesinde gerçekleştirilmelidir. Gerçekleştirilen aktivitelere sponsor olmalıdır. Bünyesine sinema, tiyatro, kütüphane, konferans salonu gibi tesisleri eklemelidir. Bienal, sergi, konser, festival gibi aktiviteler ile yaşanabilir kıyı kentleri oluşturacağı gibi ayrıca marina müşterilerinin memnuniyeti de sağlanacaktır. Marinalarda departmanların işlevsel hale gelmesini sağlayan nitelikli personel istihdam etmelidir. Kültür sanat faaliyetleri ve sosyal faaliyetleri sürekli hale getirecek bölümler organize etmelidir. Tüm çalışanlara marinaların sosyal fonksiyonu olduğu tüm diğer işletmelerden farklı bir misyonu olduğu aktarılmalıdır. Bu doğrultuda kurum vizyonları oluşturulmalıdır. Tüm çalışanlarda oluşturdukları vizyonları doğrultusunda bilinç değişimi geliştirilmelidirler. Yaşanabilir kıyı kentlerinin oluşması için marina yöneticilerinin katkıları oldukça önemlidir.

Anahtar Sözcükler : Deniz İşletmeciliği, Deniz Ekonomisi, Stratejik Yönetim , Yönetim organizasyon , Deniz Turizmi.

ABSTRACT

Importance Of Marina Management and Organization For Livable Coastal Cities

Nowadays business organizations have increasing social responsibilities. Marina business, one the most important marine tourism business, has rather much social responsibility than the others. Marinas are the main determinant on living quality of coastal cities. Marinas are not solely mooring centers for boats for recreational activities, they must provide social and cultural services to the residential cities beyond being a basic club of boat owners where to socialize. The law of coasts is the legal base proving that the public is the owner of coastal line. Coasts are common property of all citizens. Coasts are allocated for marinas by taking into consideration interest and benefit of whole community. Also decision of regional population is very important to determine place of marinas. Marina entity contributes to regional economy after starting activities. Yachting managers, suppliers, restaurants, accommodation business etc are getting external benefits and from these marinas and regional economy feels new development. Marina entities must take into consideration demand and need of regional population besides of organizing their internal services. They must realize social and cultural activities within internal structure but must oversee to built an attractive center for the city. They should be sponsor for sports activities. They should built social facilities like cinemas, theatres, libraries, conference halls within marina. They will satisfy their own customers with some activities like Bienal, exhibitons, concerts, festivals as well as creating livable coastal cities. They should employ qualified personnel to maximize function of all departments. They should establish departments to organize continous cultural, art, and social activities. All personnel should be recognized how distinctive entity they work for as much as marinas have variable social functions. Organizational distinctive visions should be maintained

and all personnel should be given consious of this vision. Contribution of marina managers are very important to create livable coastal cities.

Keywords: Maritime Management, Maritime Economics, Strategic Management, Managment and organisation, Marin Tourism.

Giriş

Kıyı kentleri için kıyı yapılarının önemi büyüktür. Kıyı yapılaşmasının sürdürülebilir şekilde olması önemlidir. Kıyılarda tersane, limanlar, sanayi tesisleri, turizm ve konutlar gibi çok çeşitli yapılar bulunmaktadır. Bu yapılar kıyı kentlerine ekonomik katkılar, ulaştırma imkanları ve çeşitli sosyal faydalar sağlamaktadır. Kıyılar mülkiyet hakkı açısından devletin kullanım yetkisi altındadır. Bu durum Kıyı kanunu ile düzenlenmiştir. Bu nedenle kıyılar kamunun faydası gözetilerek planlanmaktadır. Özellikle yaşanabilir kıyı kentlerimiz için deniz turizmi tesislerinden marinaların önemi büyüktür. Öncelikle marinaların bütünlüklü kıyı yönetimi planlaması ile sürdürülebilir şekilde yapılması şarttır. Marinalar için yer seçimi doğa ve tabiat varlıklarına zarar vermeden yapılmalıdır. Marinalar kıyılardaki düzensiz bağlama nedeniyle oluşan çirkin yapılaşmaya engel olmaktadır. Kıyı kentlerine uygun kentin mimarisi ile bütünlüklü marina ve bağlama yerleri inşa edilmelidir. Marinalar kıyılardan yararlanma hakkının kamuda olması nedeniyle ayrıca bir sosyal sorumluluk taşımaktadır. Marina yöneticilerin bu hususu göz önünde bulundurarak işletmelerini yönetmeleri gerekmektedir. Marinaların sosyal sorumluluğu birçok ticari işletmeye göre daha fazladır. Yöneticiler buldukları bölgeye katkı sağlayacak aktiviteler ve sosyal faaliyetler düzenlemelidirler. Marina tesislerinin içinde kütüphane, tiyatro ve konser salonları aktif şekilde yer almalıdır. Yöneticiler bu konulara dikkat etmeli sosyal sorumluluk gereği buldukları bölge halkına bu aktiviteleri sunmalıdırlar. Engelli ve yaşlı vatandaşların marinalardan ve aktivelere yaralanması sağlayacak şekilde marina çalışanlarının organizasyonunu geliştirilmelidir. Marinaların çevre kirliliğinin ve deniz suyu kirliliğinin önüne geçmesi, fiziksel olanakların yanı sıra marina yöneticilerinin oluşturdukları organizasyona bağlıdır. Marinalarda verilen hizmet ve süreçler sürdürülebilir şekilde yöneticiler tarafından organize edilebilir. Bütün bu nedenlerden dolayı marinaların yönetim ve organizasyonu yaşanabilir kıyı kentlerinin oluşmasında anahtar role sahiptir.

1. Marina tanımı

En basit anlamıyla “marina”, her boyda teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan teknik ve sosyal alt yapı, yönetim, destek,

bakım ve onarım hizmetlerini sunan, rüzgâr ve deniz tesirinden korunmuş kıyı yapıları olarak tanımlanmaktadır (İçemer v.d., 2012). Marina Yabancı dilde liman karşılığı olan ve İngiltere’de özellikle denizden yararlanma imkânlarını tanımlamak için kullanılan terim olup yatların konaklamalarına olanak tanıyan, deniz veya tatlı su limanıdır (Turizm Bakanlığı, 1992) . İngilizlerin denizcilik konusunda öncülüğü günümüzde sürmektedir. Yüz yılın başında İngilizlerin yatçılığa ilgisi Batı Akdeniz’i popüler konuma getirmiştir. Günümüzün önemli yatçılık merkezi Fransız rivieryası olarak adlandırdığımız bölge ve çevresidir. Bu bölgede oluşan talep sonucu önemli marinalar inşa edilmiştir. Yat turizmi pazarının önemli aktiviteleri arasında yer alan marina işletmeleri/ yat limanları yatların yanaşma yapabileceği iyi derecede palamar hizmeti sunan ayrıca hem yatçının hem de yatlarının güvenliğinin sağlandığı, yatların karaya güvenle çıkabileceği çekek sahasını ve ekipmanlarını içinde barındıran çeşitli sosyal aktivitelerin yer aldığı alt yapılardır (Diakomihalis, 2007: 444).

Deniz Turizmi yönetmeliğinde; Yat limanları; 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleridir (Dnz.Tur.Yön.Md.9/1).

Antik dönemden beri, savaş ve ticaret amacıyla kullanılan teknelerin sığındıkları doğal koy ve barınaklardan farklı olarak, yatlara hizmet vermek amacıyla icat edilmiş olan marina olgusu da tıpkı yat olgusunda olduğu gibi modern bir kavramdır(Güner,2004).

Yat limanı türleri şunlardır:

a) Yat limanı: Korunaklı su alanına ve yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama, yatlara bakım, onarım ve alışveriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

b)Yat yanaşma yeri: Yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, yatlara bakım, onarım, yeme, içme ve alışveriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

c)Yat çekek yeri: Yatlara, güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan deniz turizmi tesisleridir (Dnz Tur.Yön. Md.11).

Marinalar temel görevleri tekneler için emniyetli bağlama yerleri, bakım onarım, güvenlik sunmak olsa da günümüzde yatçıların her türlü hizmet taleplerine cevap vermek zorundadır. Bu hizmetlerin yanı sıra kıyı kentlerine ve o kıyıların vatandaşlarına sosyal ve ekonomik katkıları olmalıdır.

2. Marina işletmeciliğinin tarihçesi

Dünya üzerinde yatçılığın çıkış noktası Hollanda olsa da gelişmesi ve turistik ürün haline gelmesi İngilizlerin denize olan ilgileri ile oluşmuştur. II. Dünya savaşı sonrası yaşanan Keynesçi iktisat politikalarının yaratmış olduğu ekonomik genişleme sonucu refah ile birlikte deniz turizmi alanına olan ilgi artmıştır. Bu ilgi daha çok batı Akdeniz ve güney Fransa'da yoğunlaşmıştır. *'Marina' lafına uygun ilk yapı Fransa'da 1960 senesinde 'Port Canto' adıyla yapıldı. Ondan sonra özellikle Batı Akdeniz'de marinaların sayısı hızla artmaya başladı (Töre, 2011). Bu genişleme dönemi özellikle A.B.D.' inde de rekreasyonel deniz turizmi faaliyetleri artmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında yapılan ciddi yatırımlar neticesinde Akdeniz Bölgesi ve Karayip Adaları dünya yat turizminin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Yat turizminin iki önemli merkezi Akdeniz ve Karayib Adalarıdır. İklimin de yardımı ile bu iki cennet yaz ve kış dönemlerinde birbirlerini tamamlamaktadır (Bezirgan, 2009). Günümüzde Batı Akdeniz bölgesine ilgi yoğunudur. Batı Akdeniz de yaşanan çevresel deformasyon nedeniyle marinalar ve yatçılık bakir doğu Akdeniz bölgelerine yönelmiştir ancak siyasal belirsizlik ve ekonomik istikrarsızlıklar nedeniyle kısıtlı yerlerde gelişme göstermiştir. Son dönemde Yunanistan'da göçmen krizi nedeniyle deniz turizmi yavaşlamış olsa da Yunan adaları ve çevresi Akdeniz çanağında önemli bir bölge olarak önemini sürdürmektedir. Dünyada bu turizm yine en yaygın olarak Akdeniz'e kıyısı olan bölgelerde, gelişmiş olarak, Yunanistan, Adalar, Balaer Adaları, Karaipler, Fransa, İtalya'da marinacılık yaygınlaşmıştır. Batı Akdeniz bölgesi marinacılığın %80 İspanya, İtalya ve Fransa kıyılarında yapılmaktadır (Duran, 2002) Yat, yatçılık ve yat limanı / marina üçlüsü birbirinden ayrılmayan, birbirlerini destekleyen unsurlardır. Yatçılık sektöründe özellikle Akdeniz çanağına karşı iştah artmış olup Akdeniz çanağı yatçılık ve yat turizmi açılarından dünyanın en önemli bölgesi haline gelmiştir (TTYD, 2010). Akdeniz bölgesine olan ilgi artarak devam etmekte mevsimsel olarak karaip bölgesi tamamlayıcı*

olmaktadır. Kışın Akdeniz bölgesindeki tekneler karaip bölgesine yönelmektedir. *Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur* (DTO, 2011). Günümüzde marinalar kıyı kentlerinin gelişmişlik göstergesidir. Bu gelişmişliğin turizm, ticaret boyutu dışında kentlerin sosyal yaşamına ve yaşana birliğine önemli katkıları vardır.

3.Türkiye’de marina işletmeciliği

Türkiye’de marinacılık batı Akdeniz’de başlamasından yaklaşık yarım yüzyıl sonra Türkiye’de başlamıştır. 1967 yılında “Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu” kurularak yat limanları konusunda çalışmalar yapılmış, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde bir yat limanları zinciri kurulması öngörülmüş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüştür. 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli yat limanı yerleri tespit edilmiş, mülga Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmış, 1976 yılında Bodrum, 1977’de Kuşadası Yat Limanları işletmeye alınmış, Çeşme Yat Limanı da aynı yıllarda hizmete açılmıştır (Ubak, 2016). Sonraki yıllarda yaşanan toplumsal olaylar ve askeri darbe süreci ile turizmin geldiği durma noktası marina yatırımlarını da etkilemiştir. Sonraki yıllarda liberalleşme süreciyle marinacılık gelişme göstermiştir. 2014 yılı için aşağıdaki Türkiye deki marina sayıları Deniz ticaret odası yetkililerince ifade edilmiştir. *Bugün, Türkiye Deniz Turizmi, 56 adet Marina ile 15.229 adet yat bağlama kapasitesine ulaşmış olup, bu yıl açılacak yeni yat limanlar ile bu rakam 62 adet marina ile 21.000 bağlama kapasitesine ulaşacaktır* (Okuyucu ve Sapmaz , 2014:46) 2015 yılı itibariyle bu sayı 62 adet marinaya çıkmıştır. *Ülkemizin yat turizminde zayıf yönleri ise marinalarımızın kapasitelerinin layığına kullanılmaması, bürokratik işlemlerin fazlalığı, marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı “Yuvarlak Masa” yönteminin ülkemizde uygulanmaması, denizcilik ve turizm eğitimi alanındaki eksiklik ve uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği şeklinde sıralanabilir* (Özkan, 2008: 154). *Projelendirilen yat limanlarına ilave olarak ülkemizde bulunan 200’ü aşkın balıkçı barınakları potansiyelinden faydalanılarak her 35 deniz milinde bir olmak üzere yat turizmine gerekli hizmeti sağlayabilecek şekilde yenilenmelerine yönelik çalışmalar ile sektörde önemli bir gelişim kazandırılacaktır. Ayrıca, yeni varış noktalarını destekleyecek nitelikte yat limanları planlanarak*

işletmeye açık olacaktır (Türkiye Turizm Stratejisi 2023, 2007). Marinalar kıyı kentlerimiz için bir ihtiyaçtır. Marinaların sayılarının artırılması ekolojik denge bozulmadan ve sürdürülebilir işletmecilik anlayışla gerçekleştirilmelidir.

5. Marinacılığın Türkiye ekonomisine katkısı

Marinalar ve yat turizmi en hızlı gelişen, sosyal ve ekonomik getirisi yüksek turizm dallarının başında yer almaktadır (Özkan ve Ayıran, 2008). Türkiye'deki Turizm gelirlerinin %25' inin deniz turizminden elde edildiği ifade edilmektedir. *Türkiye, marinaları, yat inşa ve çekek yerleri ile Akdeniz çanağında önemli bir yatçılık merkezi oldu. Türkiye limanlarına gelen yatların dağılımında İstanbul, Antalya ve Muğla ön sıralarda yer alıyor. En çok gelir ise mega yatlardan sağlanıyor* (Vira Haber, 2010). Doğrudan yaptığı katkının dışında bölge ekonomilerine ciddi oranda dışsal katkısı mevcuttur. *Uluslararası rakamlara göre bir marina da bir kişiye iş yarattığımız zaman, dışarıda 11 kişiye iş yaratmış oluyoruz* (Vira Haber, 2011). *Ülkemizde kışlayan yabancı bayraklı bir yatın, bu süre zarfında ortalama harcaması toplam 40 bin ABD Doları civarında gerçekleşmektedir* (Altunay, 2008). Yat yarışları ve festival dönemlerinde ziyaretçi yatçı sayısının artması bölge esnaf ve girişimcilerinin gelirlerini arttırmaktadır. Özellikle yeme içme ve hizmet sektörü bu dönemlerde cirolarını arttırmaktadır. *Bu sektördeki altyapının toplam ekonomik büyüklüğü 745 Milyon \$ mertebesindedir. Mevcut ve Planlanan Yat Limanları ile Turizm sektöründe yatırım ve işletme dönemleri toplamında direk olarak en az 10.000 kişi dolayında istihdam yaratılacaktır* (Arslan, 2010). Marinaların istihdam noktasında yarattığı imkânlar bölge ekonomileri içinde işsizliğe çözüm olmaktadır. *Marinalar faaliyet göstermeyen ya da faal olan sahil dinlenme ve eğlenme yerlerinin yanı sıra civarlardaki ve buldukları yerlere en yakın bölge halkına önemli ekonomik katkılarda bulunurlar. Amerika Birleşik Devletleri'nde yerli halka hizmet veren dinlenme tesisi marinalar için tahmin edilen katma değer genel olarak iki ila on arasında bir değişim gösterir. Başka bir açıdan ele alındığında marinada harcanan her bir dolar, o bölgeye iki ila on arasında artı bir değer sağlar. İtalya'da yapılan son çalışmalar ise bu katma değerini yaklaşık olarak on olduğunu öne sürer. Rivyera, Virjin adaları, Fiji ya da Tahiti gibi, başlıca ekonomik kaynağı turizm olan tatil yerlerinde ve bölgelerdeki turistlere yönelik işletmeler için bu katma değerini kayda değer ölçüde daha yüksek olduğu izlenmiş ve hatta 15 ve daha yukarı olarak değerlendirmiştir* (Natchez, 2011). *Ülkemize özel yatı ile gelen yatçının ülkemizde kalış süresi, ortalama 31 gün olup, günlük*

harcaması ortalama 104 \$'dır dır. Yani bir yatın getirdiği döviz 30 turistin harcamalarının toplamına eşittir. Ülkemiz yat limanlarında bırakılan, yabancı bayraklı 12 mt. Boyundaki bir yat; yıllık marina ücreti olarak ortalama 3,000\$, karaya çekilmek için 600 \$ ve bakım-onarım talep ettiğinde, hizmetlerine göre 3000\$-5000\$ arası harcamaktadır (Bezirgan, 2009). Marinalarda verilen hizmetler yüksek katma değerli hizmetlerdir. Bütün turizm faaliyetlerine oranla daha yüksek kar bırakmaktadır. Bakanlığının Cumhuriyet'in 100. yılı olan 2023 yılında sayısını ikiye katlamayı planladığı marinalardan 10 milyar dolarlık gelir bekleniyor. Büyük bir bölümü Ege Bölgesi'ne kurulacak olan marinalar sayesinde bölgenin en az 6-7 milyar dolar gelir elde etmesi hedefleniyor (Deniz Haber, 2010).

6. Marinaların sosyal sorumluluğu ve yaşanabilir kıyı kentleri

Ekonomik güçleri sınırlı olan kitlelerin bir takım önlemler ve tesisler yardımıyla turizme katılmaları sosyal turizm kavramını ifade etmektedir (Usta, 2009). Örgütlerin, kârlarını maksimize etmenin ötesinde topluma karşı yükümlülüklerinin olduğu ve topluma olumlu katkı sunmaları beklendiği yönündeki görüşler uzun süredir mevcuttur (Carroll, 1999). Marinalar tüm topluma ait kıyı şeridinde faaliyetlerini gösterirken topluma karşı sosyal sorumlulukları diğer ticari işletmelerden daha fazladır.

Ataköy Marina, Antalya Çelebi Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz Marina, Martı Marina, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak, D-Marin Göcek Marina Deniz Turizmi Tesisleri TYHA The YachtHarbour Association tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisleri olarak hizmet vermektedirler. Bu tesisler sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir "marina village", yani "deniz tatil köyü"dür (DTO, 2011). Birer sosyal tesis niteliği taşıyan marinaların buldukları bölgeye katkılarının olması günümüzün stratejik yönetim anlayışının gereğidir ve işletmelere rekabet avantajı sağlamaktadır. Marinaların sadece yat park yeri veya yatların bir geçiş yeri olduğu anlayışı bitmiştir. Marinalar artık geniş potansiyelli topluluklara hizmet veren aktif mekanlar olmuştur. Bu gelişim, ülkemizde sınırlı sayıda marinateda yaşamasına rağmen yapılan tanıtım çalışmalarıyla uluslararası alanda duyurulmakta ve ülkemize olan talebe katkıda bulunmaktadır (Bezirgan, 2012). Ayrıca kıyı şeridinin düzensiz tekne bağlamaları sonucu oluşan görüntü kirliliğinin önüne geçilmektedir. Bu yanılla buldukları kıyıyı daha yaşanabilir kıldıkları kesindir. İspark, İstanbul koylarındaki

deniz taşıtlarının düzensiz bağlanmasına karşılık Tekne Park'la modern bir çözüm sunuyor. Düzensiz bağlama ve kıyıda yaşanan kirliliğe çözüm bulmak amacıyla İspark, İSMARİN adı altında Tekne Park'lar açıyor. İlk ikisi İstinye ve Tarabya'da 2012 Nisan-Mayıs ayına kadar bitmesi planlanan proje yaklaşık 338 yat ve tekneyi bağlamayı hedefliyor. İki Tekne Park'ın tamamlanmasının ardından Büyükdere, Bebek, Paşabahçe ve Çengelköy'de de yeni Tekne Park'larla yaklaşık 5 bin yat ve tekne için park alanı oluşmuş olacak. Proje elbette İstanbul kıyılarını etkisi altına alan vahim görüntü kirliliğinin yanı sıra atık sorununun da önüne geçmeyi amaçlıyor. Tekne Park'larda parklanan teknelere, elektrik, su, tekne bağlama, otopark gibi hizmetlerin yanı sıra taksi durağı, bisiklet park, dalgıçlık hizmetleri, internet gibi hizmetler de sağlanacak. Tekne sahipleri parklarda kısa süreli bağlama veya haftalık, aylık ve yıllık abonelikten de yararlanabilecekler (Yachting Life, 2011). Başarılı bir marina bu yapılanlara ek olarak bölgeyi kalkındıracak bir donanımına sahip olmalıdır. Sadece deniz araçları için bağlama yeri sunmak marina işletmeciliği için yeterli değildir. Marinalar artık geniş potansiyelli topluluklara hizmet veren aktif mekânlar olmuştur. (Bezirgan, 2012). Turistik İstasyonun doğal peysaj özellikleri; kültürel peysaj özellikleri; tarihsel ve arkeolojik değerler, folklor, festivaller, sanat faaliyetleri, avcılık olanakları, spor etkinlikleri, yarışmalar yatçının marinaya bağlı kaldığı sürecin uzamasını sağlayacak, hem zamanını daha iyi değerlendirebileceği hem de döviz bırakabileceği sosyo-kültürel faktörlerdir (Kocacıbaşı, 1996). Yukarıda saydığımız faaliyetlere marinaların rekabet üstü konuma gelmesini sağlarken, diğer yandan bulunan kıyı kentinin sosyal hayatına katkı sunmalıdır. Yapılan masraflar kurumlar yük olarak gözüke de orta ve uzun vadede ekonomik dönüşleri olan sosyal yatırımlardır. Ekonomik veya fiziksel engeller nedeniyle sosyal faaliyet ve aktivitelere erişemeyen toplum kesimlerinin marinalardaki aktivite ve olanaklardan yararlanması marinanın kurum imajına ciddi oranda katkı sunacaktır.

Yurdumuz özellikle yat turizminin gelişmesi için gerekli çevresel imkânlarla sahip dünyanın sayılı ülkelerinden birisidir. Bunun devamı ise kamusal alan olan kıyılarımızı koruma tedbirleri almamızla mümkündür. Bu tedbirlerin başında da marinalar gelir. Çünkü modern bir marina,

- Mevcudiyeti ile deniz araçlarını ve denizcileri,
- Hizmetleri ile doğayı, tekneyi, sahibini koruyan,
- Ülkeye yeni iş sahaları ve döviz geliri sağlayan,

- Eğlence, spor ve sosyal aktiviteler merkezi,
- Yat turizminin kalbi,
- Sahillerimizin medeniyet simgesi tesislerdir (Dağcı, 2004, Akt.Özkan, 2004).

7. Marinaların Yönetim ve organizasyonun önemi

Yönetim, belirli bir takım amaçlara ulaşmak için başta insanlar olmak üzere parasal kaynakları, donanımı, demirbaşları, hammaddeleri, yardımcı malzemeleri ve zamanı birbiriyle uyumlu, verimli ve etkin kullanabilecek kararlar alma ve uygulatma süreçlerinin toplamıdır (Eren, 2003). Günümüzde yönetim anlayışı oldukça değişmiş yöneticilerin sosyal fonksiyonları artmıştır. *İşletmelerin kurumsal sosyal sorumluluk faaliyetleri aracılığıyla kamuoyunda iyi bir imaj oluşturmaları, kendilerini sosyal sorumluluklara duyarlı bir işletme olarak farklılaştırmaları hem rakiplerine karşı bir üstünlük elde etmelerine, hem de kriz dönemlerini daha az zararlarla atlattıklarına yardımcı olacaktır* (Schnietz ve Epstein, 2005: 327-345). İşletmelerin yerine getirdikleri sosyal sorumluluklar firmalara rekabet avantajı sağlamaktadır. Günümüzde işletmelerin verimlilik düzeylerinin artması amaçlanmış Japonya'da gelişen Toplam kalite yönetimi sadece imalat sanayisinde değil hizmetler sektöründe de kullanılmaya başlamıştır. *Toplam kalite yönetimi örgüt fonksiyonları ve sonuçlar yerine, süreçler üzerinde odaklaşan tüm çalışanların niteliklerinin artırılması ile yönetim kararlarının sağlıklı bilgi ve veri toplanması analizine dayandıran, tüm maddi ve manevi örgüt kaynaklarını bir bütünlük içinde ele alan bir yaklaşımdır* (Ersen, 1997). Toplam Kalite yönetimi bütünsellik anlayışı ile yöneticilerin sosyal stratejilerinin olmasını da içermektedir. *Sosyal sorumluluk bilincine sahip olmak bir işletmenin ya da örgütün sosyal sorumluluğu, paydaşları (çalışanları, tedarikçileri, müşterileri, hissedarları, rakipleri, kamuoyunu ve ihtiyaç sahiplerini) ön planda tutarak, doğal çevre ve sosyal refahın artışına yönelik anlayışı içermektedir* (Torlak ve Dalyan, 2012: 17). Webb (2004) tarafından yapılan araştırma sonucunda ise, *sosyal sorumluluk sahibi olarak tanımlanan örgütlerin yönetim kurullarının diğer örgütlere göre daha etkili olduğu ortaya çıkmıştır. Kurumsal Sosyal Sorumluluk (KSS), dünya genelinde sayıları giderek artan örgütlerin benimsediği kurumsal bir davranış ve yönetim felsefesidir* (Carroll ve Shabana, 2010). *Dünya Bankası, kurumsal sosyal sorumluluğu; "Toplumun ekonomik gelişimi, eğitimi, felaket yaralarının tedavisi, çevrenin korunması, sağlık sorunlarının çözümü ve devletlerin etrafındaki*

daha birçok sorunun çözülmesi konusunda bir araç” olarak tanımlamıştır (Bryane, 2003: 116). Sosyal sorumluluk kavramındaki modern görüşe göre, işletmelerin sosyal vicdanları olmalıdır. Bu kapsamda işletmeler çalışan hakları, çevre kirliliği azınlık hakları gibi birçok sosyal konuda topluma karşı sorumlu olmalı ve gerekli düzenleyici önlemler almalıdır (Friedman, 2000: 406). Bu düzenleyici önlemler yöneticilerin sosyal sorumluluklarının farkında olması ile mümkündür. Marina işletmelerinde yöneticiler oluşturacakları organizasyon ve bu organizasyondaki düzenlemeler ile sosyal sorumluluklarını yerine getirecektir. Marinacılık kendine özgü özellikleri ve kıyıların düzenlenmesi noktasında bulunduğu kente karşı sosyal sorumlulukları diğer işletmelerden daha fazla olan bir işittir. Marina işletmeciliği çok fazla paydaşa sahip bir işletme türüdür. Deniz turizminin özel bir dalı olan yat turizmi iki bileşenden oluşmaktadır. Hizmeti veren yat limanları ve yat limanından hizmeti alan yatlar (Oral, 334). Yat Limanı ve Marina işletmeciliği yüksek talep esnekliğine sahip bir hizmet faaliyetidir. Deniz alanında yatlara güvenli bağlama ve çekek hizmeti sunmakta olup, karada da yat ve yatçılara yönelik hizmetler sunmaktadır (Ahipaşaoğlu ve Arıkan, 2005: 101).Bu hizmetlerin kalitesinin yanı sıra müşteri tercihinde yönetim ve organizasyonun sosyal stratejileri de etki etmektedir. Marinalar buldukları bölge insanına katkı sunmak zorundadır. Kıyı bölgesinin çehresini olumlu yönde değiştirmek zorundadır. Çevre kirliliğine neden olmanın ötesinde kendi işletmesinin paydaşları dışında çevreye verilen zararı bertaraf etmek ile mükellef olmaları marinaların sosyal sorumluluğunun gereğidir. Son zamanlarda çıkarılan bazı yönetmeliklerde marina ve yatlara çevre yönetimi konusunda bazı zorunluluklar getirilmiştir. Bunlardan birisi de 21 Kasım 2008’de 27061 sayılı Resmi gazetede 24 Temmuz 2009 Tarih, 27298 sayı ile Resmi Gazete yayınlanan “Çevre Denetim Yönetmeliği”’dir. Yönetmeliğe göre marinalarda çevre yönetim birimi oluşturularak marinalarda çevre yönetim sisteminin oluşturulması istenmektedir (İçemer v.d., 2010). ISO 14001 ve ISO 14005 çevre yönetim standartları olarak marinaların uygulayacağı standartlardır. Ayrıca mavi bayrak ödülü marinalar içinde verilmektedir. Çevre standartlarına uygun marinalara mavi bayrak ödülü verilmektedir. Mavi Bayrak, gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj ve marinalara verilen uluslararası bir çevre ödülüdür (TÜRÇEV, 2012). Chapman (2005: 34-40) Güney Avustralya’daki The Marina Hindmarsh Island’ı sürdürülebilirlik konusunda örnek olarak göstermektedir. Söz konusu marina, çevreci bir marina olarak planlanmış, kanalizasyon sistemi, marina içi su sirkülasyonu ve çevresel düzenlemeler konularında doğal habitata en az zarar gelecek şekilde yapısal unsurlar düşünülmüştür. Ayrıca,

marinanın işleme açılması sonrası yat sahiplerinin davranışlar yakından gözlenmesi, hassas bölgelerde ziyaretçi sayısının sınırlandırılması, su kalitesinin sıklıkla ölçümü ve tüm paydaşlara çevresel eğitimlerin sürekliliği konularında çalışmalar yapılmıştır. Söz konusu marina, ISO9001, Clean Marinas ve 5 Altın Çıpa ile ödüllendirilmiştir. Yat Limanları Birliği, sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi, teknik altyapı, çevre düzeni ve temizlik, personel ve fiyatlandırma gibi konularda belirlenen kriterlere göre değerlendirme yapıyor (Deniz Haber, 2011). Marinalar marinaya gelen yatçıların ihtiyaçlarına cevap verirken buldukları şehrin vatandaşların denizden istifadelerini sağlayacak uygulamaları sunacak bir organizasyon yapısı oluşturmalarıdır. Öncelikle marina yöneticileri bu sosyal sorumluluğun gereğini yerine getiren bir örgüt kültürünü kurumlarında oluşturmalarıdır. Altın çıpa ödülü marinalar için önemli bir sertifikasyon sistemi olup Yat Limanları Birliği (The Yacht Harbour Association) tarafından verilmektedir. Marinaların kalite standartlarını ölçen bir sertifikasyon sistemidir. Marinaların çevre standartlarına uygun ve kaliteli işletilmeleri marina yöneticilerinin doğru personel örgütlenmesiyle gerçekleşir. Marina işletmeleri oluşturdukları örgüt kültürü ile çalışanların sosyal sorumluluk taşımalarını sağlamalıdır. Marinaların paydaşlarının önemli bir parçası marinalardan hizmet almayan bölge halkıdır. Marina organizasyonları oluşturulurken bu husus önemle göz önünde bulundurulmalıdır. Bu konuda çalışma yapan bölümler oluşturulmalıdır. Bu bölümler organizasyon içinde yapacakları çalışmalarda güçlendirilmeli ve yetkilendirilmelidir. Marinalar sadece bağlama yerinin ötesinde fiziksel olarak buldukları yöreyi güzelleştirdikleri gibi sosyal ve kültürel çekim merkezi haline getirmelidirler.

Sonuç

Marina işletmeleri sadece fiziksel bağlama yerleri olmanın ötesinde nitelikli insan kaynağı ile iyi örgütlenmiş bir organizasyon olmak zorundadır. İşletmenin Kurucuları örgüt kültürünü sürdürülebilir işletmecilik anlayışı ile oluşturmalarıdır. Marinaların kuruluş safhasında özellikle marina yeri seçimi konusunda; teknik ve mühendislik anlamda yetkili otoritelerin görüşlerinin yanı sıra bölge halkının tercihleri göz önünde bulundurulmalıdır. Yer seçiminde doğaya ve ekolojik yaşama zarar verilmemesine dikkat edilmelidir. Günümüzde artık işletmelerin sosyal sorumluluğu asli görevleri haline gelmiştir. Çevreye duyarlı işletmecilik anlayışı kurumsallaşmanın gereği olarak yaygınlaşmıştır. Marina yatırımları sermaye yoğun yatırımlardır. Yanlış yer seçimi geri dönüşü olmayan bir karardır. Yatırımın finansal geri dönüşünün göz

önünde bulundurulması kadar ekolojik sisteme zarar vermemesine de önemlidir. Marina faaliyetleri sadece bağlama yeri olarak düşünülmemelidir. Marinalar kültürel ve sosyal çekim merkezi olmalıdır. Marinaların sosyal sorumluluğu diğer işletmelerden fazladır. Bunun en önemli nedeni kıyıları toplumun ortak malıdır. Kıyıların tahsis edilmesinde toplumsal fayda sağlanması göz önünde bulundurulmaktadır. Marinalar buldukları kıyıları için önemli ekonomik çıktılar sağlamakta ve istihdama katkı sunmaktadır. Buldukları kıyı şeridinde su kirliliğine neden olmamalıdır. Kirlilikle mücadele etmelidirler. Bu bilinç Marina organizasyonlarına bir örgüt kültürü olarak yerleşmelidir. Çevreci uygulamalar yönetim kademelerinde yer almalı kalite sistemleri bu doğrultuda oluşturulmalıdır. Toplumun dışlanmış kesimlerinin, yaşlılarının, engellilerinin marinalardan istifade etmesi sağlanmalıdır. Yapılacak sosyal ve kültürel aktiviteler süreklilik arz etmelidir. Kütüphanesi, tiyatro salonu ve kültürel kompleksleri sadece bina olarak değil yaşayan aktif mekanlar haline getirilmelidir. Yelken yarışları ve spor aktiviteleri gerçekleştirilmelidir. Marinalar, yöredeki gençleri su ve yelken sporlarına yönlendirilmelidir. Marinalar bölgenin deniz kültürüne katkı sağlayarak uzun vadede işletmelerinin rekabet gücünü de arttıracaklardır. Marinaların görev ve vizyonlarında marinaların sosyal sorumluluğu ve sürdürülebilir işletmecilik anlayışı yer almalıdır. Marinaların yaşanabilir kıyı kentlerinin oluşmasında önemi büyüktür. Marina yöneticilerinin bu durumun farkında olarak marinalarını yönetmeleri gerekmektedir. İdari bölümler ve marina organizasyonu bu anlayışla oluşturulmalıdır. Marinaların kaliteli yönetilmesi için sosyal sorumluluklarını yerine getirmesi gerekir. Bu sayede rekabet avantajı elde edebilecek ve tercih edilme oranı artacaktır. Marinalar buldukları kıyı şeridi ile anılmaktadır. Buldukları kıyı kentine katkı sundukları oranda başarılı olacaklardır. Bu noktada marina yöneticilerinin ve marina organizasyonlarının önemi büyüktür.

Kaynakça :

Ahipaşaoğlu, H., S. ve Arıkan, İ. (2005). Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri. Ankara: Detay Yayıncılık.

Altunay, S. (2009) Türkiye Cumhuriyeti'nin 100 Yılında Deniz Yolu Alt Yapısı, 10. Ulaştırma Şurası "Hedef 2023", İstanbul.

- Bezirgan, A.E. (2009), Türk bayrağına neden geçmiyorlar ? <http://www.gazetevatan.com/elif-ergu-257671-yazar-yazisi-turk-bayragina-neden-gecmiyorlar/> (Erişim Tarihi:22 Aralık 2013)
- Bezirgan, A.E. (2012), “Marinalar inşa edilmeden deniz turizm sektörü oluşturulmaz” <http://www.virahaber.com/marinalar-insa-edilmeden-deniz-turizm-sektoru-olusturulmaz-24347h.htm> (Erişim Tarihi:22 Aralık 2013)
- Bryane, M. (2003). “Corporate Social Responsibility in International Development: An Overview and Critique”, Corporate Social Responsibility and Environmental Management, Cilt:10, Sayı:3, s. 115-128.
- Carroll, A.B. (1999), “Corporate Social Responsibility: Evolution of a Definitional Construct”, Business and Society, 38,pp. 268–295.
- Chapman, T. (2005) Sustainable Waterfront Marina Development. International Congress on Coastal& Marine Tourism. s: 33-40.
- Carroll, A. B. and Shabana, K. M. (2010), “The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice”, International Journal of Management Reviews, 12(1), pp. 85–105.
- Deniz Ticaret Odası, (2012): 2011 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.
- Diakomihalis, M. (2007). “Chapter 13/ Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects”. (Maritime Transport: The Greek Paradigm). Research in TransportationEconomics. (21): 419-455.
- Duran, T. (2002): Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, 1.Basım, Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, ISBN:9756926090.
- Eren, E. (2003): Yönetim ve Organizasyon-Çağdaş ve Küresel Yaklaşımlar, Beta Basım Yayın, ISBN : 9786053779759

- Friedman, M. (1970), The social responsibility of business is to increase its profits, The New York Times Magazine, September 13, Applied Ethics: Critical Concepts in Philosophy, 5. Cilt Yazar: Ruth F. Chadwick, Doris Schroe, der s.57-63
- Eren, E. (2003): Yönetim ve Organizasyon-Çağdaş ve Küresel Yaklaşımlar, Beta Basım Yayın, ISBN : 9786053779759
- Ersen, H. (1997): Toplam Kalite ve İnsan Kaynakları Yönetimi İlişkisi, Verimli ve Etkin Olmanın Yolu, 2.Baskı. Alfa Yayınları, İstanbul.
- Güner, D. (2004) Amfibi Mekanlar Marinalar, Yat Limanları, Çekek Yerleri ve Barınaklar, Ege Mimarlık,2004/4 – 52.İzmir.
- İçemer, G.T. ve Diğerleri (2010): Yat Limanlarında Atık Alımı ve Yönetimi, Türkiye Kıyıları'10 Türkiye'nin kıyı ve Deniz Alanları VIII.Ulusal Kongresi, Trabzon .
- Oral, E.Z. (2008)Yeni Nesil Yat Limanları” Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferans Bildiriler Kitabı 4-7 Mayıs 2004, Adana, E. Özhan ve H. Evliya (Editörler).Adana.
- Özkan, Ö., (2008). Türkiye’de Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Özkan, Ö. (2008): Türkiye’de Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri Ve Öneriler,(Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.
- Özkan, Ö. ve AYIRAN, N. (2008): Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri Ve Öneriler, İTÜ Dergisi Mimarlı, Planlama, Tasarlama Diyalog Dergisi, Eylül 2008, Cilt 7, Sayı 2.İstanbul.
- ÖİK (Özel İhtisas Kurulları). (2014). Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Özel İhtisas Kurulu Turizm Raporu. Ankara,
<http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/OzelIhtisasKomisyonuRaporlari.aspx>, Erişim tarihi: 06.01.2016.

- Kocabıçak, H.Y. (1996): Kuşadasında Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Natchez, D. (2011): Kordon Gelişmelerinin Ekonomik Etkisi (I) ”, Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticaret Odası, Temmuz, İstanbul,
- Milta Marina, 5 Altın Çıpa Ödülü kazandı (2011), Deniz Haber Portalı, <http://www.denizhaber.com.tr/milta-marina-5-altin-cipa-odulu-kazandi-haber-36264.htm> (Erişim Tarihi:22 Aralık 2013)
- Ülkemizde Yat Limanı (Marina) İşletmeciliği (2016), Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20131212_151112_64032_1_64480.pdf (22Temmuz 2016).
- Sapmaz, İ. ve Okuyucu, M. F., “Deniz Turizminin Dünü, Bugünü, Sürdürülebilirliği”, II. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, 28 Şubat 2014 , İzmir.
- Schnietz, Karen E., Epstein, Marc J. (2005), “Exploring the Financial Value of a Reputation for Corporate Social Responsibility During a Crisis”, Corporate Reputation Review, Cilt:7, Sayı:4, s. 327-345.
- Torlak Ö. ve Dalyan F. (2012), İşletmelerde Sosyal Sorumluluk ve Etik, (1. Baskı) Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Türkiye Turizm Stratejisi-2023 - Resmi Gazete www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070302-17-1.doc (22Temmuz 2016).
- T.C. TURİZM BAKANLIĞI (1992): Yat Turizm Master Planı,” Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Ankara.
- T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI, (2009): Deniz Turizmi Yönetmeliği, Sayı: 27298
- T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI, (2010): Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği, Sayı: 27565

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI
İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2010): Turizm Kıyı Yapıları Master Plan
Çalışması –Sonuç Raporu, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. ve Belde Proje ve
Danışmanlık Tic. LTD. Şti. Ortak Girişimi. Ankara.

Töre, E.(2011). Erbil Töre'den "Türkiye'nin marinacılık raporu"

http://www.turksail.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5167:erbil-toere-tuerkiyedeki-marinacl-anlatt&catid=39:genel-haberler&Itemid=66 , (Erişim Tarihi:22 Aralık 2011)

Usta, Ö. (2009). Turizm Genel ve Yapısal Yaklaşım. Detay Yayıncılık, Ankara.

Yatçılık Sektör Dergisi

<http://www.yachtinglife.com.tr/kategoriler/105/marinalar/2281/istanbul’%3Bda-ismarin-donemi-basliyor> , (Erişim Tarihi:16 Ocak 2011)

Yat Sektör Raporu, Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği, <http://www.ttyd.org.tr/sektorel-tyd-raporlari.html>, (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2012)

Webb, E. (2004), “An Examination of Socially Responsible Firms’ Board Structure”, Journal of Management and Governance, 8(3), pp. 255–277.

Kent Akademisi